



Aan de commissies
Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat
en Bouwen, Wonen en Buitenruimte

Beste commissieleden,

Naar aanleiding van de vaststelling van het Definitief Ontwerp (DO) voor de herinrichting van het Hofplein door ons college van B en W op 20 juli jl., is het onderwerp geagendeerd in uw MHEK-commissievergadering op 13 september a.s. waarbij raadscommissie BWB ook is uitgenodigd.

Hieraan voorafgaand heeft een aantal fracties technische vragen gesteld over het DO Hofplein. Ik zal die vragen in deze brief beantwoorden, op volgorde van ontvangst.

GroenLinks

"Verdichten is immers alleen mogelijk indien waterberging, luchtkwaliteit, klimaat en verblijfskwaliteit in orde zijn"

1. Op welke manier wordt de luchtkwaliteit op en rond het Hofplein gemonitord?

Antwoord: We monitoren de luchtkwaliteit met behulp van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK), zie [CIMLK - Home](#) (voorheen NSL). Dit is een landelijk instrument voor de monitoring van luchtkwaliteit. We meten voor heel de stad en dus ook Hofplein.

2. Volgens het onderzoek van Arcadis zal de gemiddelde gevoelstemperatuur afnemen met 7 graden Celsius 'gedurende de jaren', hoe ziet dit verloop eruit? Welke onderdelen van het ontwerp leveren hier de grootste bijdrage aan?

Antwoord: Er is op drie momenten naar de gemiddelde gevoelstemperatuur gekeken: (1) huidige situatie, (2) toekomstig net na realisatie 2030 met nog grotendeels jonge bomen met beperkte kronen en (3) naar de eindsituatie 2050 met volwassen bomen. In 2030 is de gevoelstemperatuur circa 1,3 graden Celsius lager, in 2050 is dat 7,2 graden Celsius. De 7 graden afname in gevoelstemperatuur refereert aan de eindsituatie met volwassen bomen.

De bomen leveren met afstand de grootste bijdrage aan de verkoeling. Kort na aanplant is de verlaging van de gevoelstemperatuur gering, maar met het groter worden van de bomen en het verdichten van het bladerdek wordt dit steeds sneller steeds meer. Het verloop is dus eerder exponentieel dan lineair.



"Samen met de RET wordt het aantal sporen verminderd, zodat de oversteekafstand voor voetgangers over het tramspoor korter wordt en daardoor veiliger en overzichtelijker. Dit heeft tevens een gunstig effect op de beheerskosten voor RET/MRDH."

3. Wat zijn de voordelen, behalve de beheerskosten, van het verminderen van het aantal sporen voor de RET. Wat zijn de nadelen?

Antwoord: Naast een gunstig effect op de beheerskosten, zijn er ook voordelen op het gebied van veiligheid, zoals een kortere oversteek voor voetgangers, minder sporen die elkaar tegelijk kruisen (op twee locaties van 3 naar 2 en op twee locaties van 2 naar 1), meer overzicht voor trambestuurders en overig verkeer en meer ruimte om fietsers veilig te laten wachten bij de trambaan als er een tram voorbijkomt. Daarnaast neemt het ruimtebeslag af, waardoor er meer ruimte voor beplanting ontstaat.

4. Kunnen de mogelijke voordelen van de beheerskosten nader worden geduid? Minder spoor betekent intensiever gebruik van de overgebleven rails. Op het Weena gaat het om 106x per uur. Betekent dit dat het spoor sneller afgeschreven wordt en daarmee eerder moet worden vervangen?

Antwoord: Het aantal meters spoor op Hofplein neemt met 40% af en het aantal wissels gaat van 27 naar 19. Dit kan, omdat er momenteel een aantal sporen op het Hofplein niet of nauwelijks wordt bereden. De overblijvende sporen op Hofplein worden niet sneller afgeschreven dan nu, de frequentie van de spoorvervangingen op Hofplein zal hetzelfde blijven.

5. Wat zijn de gevolgen voor de inzet van het materiaal van het Rotterdams Openbaar Vervoer Museum nu zij niet meer over het derde spoor kunnen rijden?

Antwoord: Zij kunnen niet meer op de halte Pompenburg voor langere duur halteren; indien nodig zijn hier andere niet/weinig gebruikte sporen voor beschikbaar, zoals Goudsesingel en Weena voor Centraal Station.

6. Is het ROVM meegenomen in het proces en wat hebben zij ingebracht?

Antwoord: Nee, zij zijn op dit moment nog niet meegenomen in het proces. Op korte termijn wordt contact met de ROVM opgenomen om hen goed te betrekken bij (de voorbereiding op) de werkzaamheden waarmee het nieuwe Hofplein wordt gerealiseerd.

7. Met het oog op circulariteit, wat gebeurt er met de rails die verwijderd worden?

Antwoord: De oude spoorstaven worden door de aannemer als oud ijzer afgevoerd en leveren geld op. Er is dus sprake van recycling.

8. Hoe wordt de voorrang voor de tram geregeld op het plein? Is er nagedacht hoe te voorkomen dat auto's de tramrails blokkeren wanneer ze 'in de rij' komen te staan voor een afslag?

Antwoord: De tram heeft voorrang op autoverkeer, fietsers en voetgangers. Voor auto's en fietsers worden haaiantanden en voorrangsborden bij de trambaan aangebracht. Ook worden waarschuwborden en tramwaarschuwinglichten geplaatst. Op de kruising van de trambaan worden kruismarkeringen aangebracht. Net als in de huidige situatie, kunnen we stilstaan op de trambaan niet helemaal voorkomen.

9. Is er in het plan ook ruimte gereserveerd voor een groei van het OV, mocht dit in de toekomst nodig zijn?

Antwoord: Ja, er is in het verkeersonderzoek ook gekeken naar de verwachte ontwikkeling van het OV op basis van het plan toekomstvast tramnet.



10. Wie nemen deel aan het 'calamiteitenoverleg'?

Antwoord: De samenstelling van dit overleg is nog niet bepaald. In elk geval zal er vertegenwoordiging zijn van het Stadsbeheer gebied centrum, het team Stedelijke bereikbaarheid, het projectteam Hofplein, de veiligheidsregio en de RET. Er zal nauw overleg zijn tussen het 'calamiteitenoverleg' en de nog op te richten klankbordgroep met bewoners en ondernemers in de omgeving.

"Het fietsverkeer groeit ten opzichte van 2020 tussen de 20 en 33%. Het aantal voetgangers zal er verdubbelen."

11. Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat er geen situaties ontstaan als op de Coolsingel waar voetgangers nauwelijks kunnen oversteken bij het fietspad?

Antwoord: Op het fietspad worden voetgangersoversteekplaatsen met zebrastrepen aangebracht.

12. De capaciteit voor fietsbewegingen op de Coolsingel – met name in de spits – reikt nu al aan haar maximum. Met de komst van Nieuw Pompenburg, en andere grote bouwprojecten op en rond Hofplein neemt de druk alleen maar toe. Hoe wordt daar rekening mee gehouden in het ontwerp en de alternatieve routes? Kunnen deze studies/simulaties worden gedeeld?

Antwoord: De capaciteit van het fietspad wordt flink ruimer door de extra breedte en ruimere bochten voor afslaande fietsers. Doordat er geen verkeerslichten met lange wachttijden zijn en fietsers voorrang hebben op autoverkeer, zullen fietsers niet meer ophopen bij opstelplaatsen, zoals in de huidige situatie. Er wordt als gevolg van het Hofplein geen toename van fietsers voorzien op andere routes.

13. Hoe wordt voorkomen dat fietsers niet gewoon doorsteken tussen Schiekade richting Coolsingel via het plein?

Antwoord: Met de plaatsen van kunstwerken en de uitwerking van paden is nagedacht over het onaantrekkelijk maken van deze route voor fietsers. Het middengebied is niet comfortabel om over te fietsen vanwege de halfverharding en de bochtige route, die fietsers zouden moeten afleggen.

14. In de beheerparagraaf staat dat er extra inzet komt op toezicht & handhaving – extra surveilleren en het verwijderen van fietsen op ongewenste plekken: 2fte. De kosten bedragen jaarlijks 240.000 euro. Hoe wordt het surveilleren en verwijderen van fietsen op het huidige Hofplein geregeld? Wat zijn de huidige kosten? Is het mogelijk om dit te combineren met T&H op en rond het Centraal Station?

Antwoord: In de huidige situatie is er nauwelijks tot geen inzet nodig van Toezicht en Handhaving in het gebied Hofplein. Dit komt door de huidige functie van het Hofplein en het gebruik door mensen (voetgangers, fietsers e.d.) van het Hofplein. Het is nu een ruimte waarin mensen zich verplaatsen, niet verblijven.

In de toekomstige situatie krijgt het Hofplein ook een verblijfsfunctie met meer mensen, die daar verblijven (aanwezig willen zijn, even bij willen komen of om te lunchen, speelruimte voor kinderen). Dit betekent een andere opgave voor Toezicht en Handhaving. Er zal gesurveilleerd en gehandhaafd moeten worden, zoals op afval weggooien, wildplassen en alcoholgebruik. Er is ingeschat dat dit een aantal keer per dag nodig is en het zal worden meegenomen in het toezichtsmodel centrum. Ook wordt er extra inzet verwacht op het verwijderen van weesfietsen, fietswrakken, hinderlijk/gevaarlijk geparkeerde fietsen. Bij deze inschatting gaat het ook om bijvoorbeeld extra surveillance op drukke momenten, zoals tijdens de weekenden en op warme dagen.



Het is niet mogelijk om dit te combineren met de inzet op en rond het Centraal Station, omdat voor dit gebied een Lokaal VeiligheidsArrangement is opgesteld, waar het gebied van Hofplein niet onder valt.

"Uit kwalitatief onderzoek blijkt dat de verwachte effecten van het heringerichte Hofplein op de economie van de binnenstad positief zullen zijn."

15. Kan er nader worden geduid waar dit uit blijkt?

Antwoord: Er is een verkenning naar de economische impact van het nieuwe Hofplein uitgevoerd door de Rebel Group. Hierin geeft de Rebel Group aan te verwachten dat door de herinrichting van het Hofplein er meer mensen naar de binnenstad komen dan zonder herinrichting. Meer fietsers, meer voetgangers en meer OV-gebruikers, maar minder doorgaand autoverkeer. Die nieuwe bezoekers hebben gemiddeld ook meer te besteden, waardoor er voor winkels en horeca mogelijkheden ontstaan om hun omzet te laten groeien. De herinrichting van het Hofplein maakt het gebied er omheen aantrekkelijker om te wonen en te werken.

16. In datzelfde onderzoek wordt gesteld dat het vernieuwde Hofplein eerder vast kan lopen dan het huidige Hofplein. De effecten van de economische impact worden daarmee tenietgedaan. Welke maatregelen worden genomen om dit te voorkomen?

Antwoord: In het onderzoek wordt niet gesteld dat de economische effecten teniet worden gedaan als het Hofplein vastloopt. Wel wordt gesteld dat het Hofplein kan vastlopen, als de trend van minder autogebruik niet doorzet en de voorgenomen maatregelen om doorgaand verkeer te weren niet worden doorgevoerd. Onderdeel van het project Hofplein zijn diverse maatregelen, zoals aanpassingen aan wegen om de verschuiving van verkeer op te vangen: de aangrenzende boulevards en kruispunten, instellingen diverse verkeerslichten, de rijstrookindeling op de kruising Schieweg - Stadhoudersweg (stad in). Ook werken we met het rijk, MRDH en RET aan het verbeteren van OV en P&R.

"Verkeerslichten installaties"

17. Er worden geen verkeerslichten geplaatst op het Hofplein. Blijven de installaties op Pompenburg thv. Doelwater; Coolsingel thv Doelwater, Weena thv Lijnbaan en Schiekade thv Delfsestraat wel bestaan?

Antwoord: De volgende installaties vervallen: Hofplein incl. Delftsestraat en de Lijnbaanoversteek op de zuidelijke rijbaan van het Weena. Voor de Lijnbaanoversteek op de noordelijke rijbaan (richting centraal station) wordt nog in het kader van de tramveiligheid overwogen of deze installatie wordt opgeheven.

18. Hoe zorgen de verkeerslichten installaties ervoor dat er een minimale toevoer is van autoverkeer op het plein? En dat er geen files op het plein komen te staan.

Antwoord: De verkeerslichten worden aangepast op de nieuwe verkeersstromen. Op het plein zorgen de verschillende verkeerssoorten voor dosering van autoverkeer: auto's moeten voorrang verlenen aan fietsers. Fietsers verlenen voorrang aan trams, waardoor deze stroom ook onderbroken wordt. Voor afslaand autoverkeer zijn afslagstroken aanwezig, waardoor verkeer voor een andere richting er nog langs kan rijden.

19. Hoe wordt de voorrang voor buslijnen gewaarborgd?

Antwoord: De bus krijgt op Weena en Pompenburg naar het plein toe een eigen ruimte middels busstroken, die lopen tot de rand van het plein. Op het plein zelf rijdt de bus gemengd met het autoverkeer en heeft daar net als het overige verkeer voorrang op de oprijdende autostromen.



20. Op Pompenburg vanaf het Hofplein gaan de rijstroken van 1 naar 3. Waarom is de keuze gemaakt?

Antwoord: In de huidige situatie is de kruising Pompenburg/Haagse Veer met verkeerslichten geregeld en zijn er drie opstelstroken vanaf Hofplein gezien. In de nieuwe situatie blijven de verkeerslichten en rijstroken op deze kruising gehandhaafd, zodat opstellend verkeer geen hinder voor het Hofplein veroorzaakt.

"Aanbevelingen Rotterdam Centrum / Rotterdam Central District"

21. Vanuit RC en RCD zijn aanbevelingen gedaan om voldoende maatregelen te treffen om de kwaliteit van het openbaar vervoer te vergroten, wat gaat de gemeente doen om deze aanbeveling tot uitvoering te brengen? Op welke termijn worden deze maatregelen getroffen?

Antwoord: De gemeente heeft met RC en RCD gezamenlijk opgetrokken om de economische effecten van het Hofplein te beoordelen en ook te kijken naar de opgave voor de alternatieve vervoerswijzen. De gemeente ziet de uitbreiding van OV-capaciteit niet als voorwaarde voor de realisatie van Hofplein. De gemeente werkt samen met het rijk, MRDH, RET en andere OV-partners aan de kwaliteit van het OV. We constateren op dit moment geen knelpunt in het OV tijdens en in de eerste periode na de uitvoering van Hofplein. Aan RC en RCD is toegezegd dat met hen het verdiepende gesprek aan wordt gegaan over concrete voorstellen met betrekking tot de fasering van de werkzaamheden en voor kansrijke maatregelen om medewerkers en bezoekers van het centrum minder met de auto te laten komen, zoals bijvoorbeeld verdere stimulering van gebruik van de P&R's.

22. Vanuit RC en RCD zijn aanbevelingen gedaan om voldoende maatregelen te treffen om de kwaliteit van de transferia aan de rand van de stad te vergroten, wat gaat de gemeente doen om deze aanbeveling tot uitvoering te brengen? Op welke termijn worden deze maatregelen getroffen?

Antwoord: Zie ook het antwoord op vraag 21. De gemeente ziet de uitbreiding niet als voorwaarde voor de realisatie van Hofplein. Het algemene beeld is dat er na corona momenteel geen sprake (meer) is van structurele overbezetting op de P&R's. Zeker in het weekend is er nog veel capaciteit beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad. De Kralingse Zoom kent wel een hogere bezetting. Momenteel wordt een verkenning gedaan naar de mogelijkheid tot uitbreiding en aantrekkelijkere tarieven voor bezoekers van de stad. Zo wordt een verkenning gedaan naar de mogelijkheid tot uitbreiding van Kralingse Zoom en Meijersplein, beide met 500 plaatsen en voeren we het gesprek met RET over aantrekkelijkere tarieven voor bezoekers van de stad. Vervolgens zal ons college de afweging hierover maken.

23. Vanuit RC en RCD zijn aanbevelingen gedaan om voldoende maatregelen te treffen op de ring zodat er minder doorgaand autoverkeer naar de binnenstad komt, wat gaat de gemeente doen om deze aanbeveling tot uitvoering te brengen? Op welke termijn worden deze maatregelen getroffen?

Antwoord: Zie ook het antwoord op vraag 16, 21 en 22. Voor of tijdens de uitvoering van het Hofplein worden rijkswegenprojecten zoals de verlenging van de A16 en de Blankenburgtunnel opgeleverd en willen we de P&R's verder benutten voor het voorkomen van autoverkeer in de binnenstad. Daarom onderzoeken we op dit moment de mogelijkheden om zowel Meijersplein als Kralingse Zoom met 500 plaatsen uit te breiden en combitickets met OV mogelijk te maken.



VVD

Bereikbaarheid en doorstroming

24. Hoeveel automobilisten maken er op dit moment gemiddeld dagelijks gebruik van het Hofplein?

Antwoord: Ongeveer 30.000 motorvoertuigen per etmaal.

25. We lezen in de stukken dat de verwachting is dat 40% minder automobilisten straks over het Hofplein zullen gaan en dat zij andere routes of modaliteiten zullen kiezen. Waar zijn deze berekeningen/ bevindingen op gebaseerd? Zouden wij onderliggende berekeningen/onderzoeken kunnen ontvangen?

Antwoord: Het nieuwe ontwerp is in het stedelijk/regionale verkeersmodel (V-MRDH) ingevoerd. Dit is het model waar we als gemeente gebruik van maken om de verkeerseffecten, zoals verschuiving naar andere routes of vervoerswijze van een verkeersmaatregel in te schatten. In dit model wordt rekening gehouden met de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen (woningen en arbeidsplaatsen) en eventuele verwachte toekomstige verkeersmaatregelen. In het geval van het Hofplein heeft bijvoorbeeld ook de geplande verlegging van de Bosdreef als onderdeel van Nieuw Kralingen invloed op de verkeersstromen. Vervolgens toetsen we met een simulatiemodel of de voorspelde hoeveelheid verkeer ook werkelijk door het kruispunt (in dit geval Hofplein) verwerkt kan worden.

We onderscheiden bij de prognoses twee scenario's: trend en transitie. Trend staat voor voortzetting van de huidige langjarige trend, waarbij autoverkeer ongeveer gelijk blijft, ondanks de toename van woningen en arbeidsplaatsen in de stad. In het transitiescenario is er sprake van een daling van autoverkeer, omdat de gemeente sterk stuurt op gebruik van OV en actieve mobiliteit. In beide scenario's is er sprake van ongeveer 40% (resp. 39% en 42%) afname. Deze afname vindt vooral plaats bij verkeer zonder bestemming in de binnenstad. Ook zien we dat van een aantal huidige verkeersstromen over het Hofplein verkeer anders naar de binnenstad gaat rijden: verkeer vanaf de rijkswegen gebruikt vaker de Maasboulevard en vanaf de A20 Schieplein-Kleinpolderplein wordt vaker de Stadhoudersweg gebruikt.

26. Deze 40% automobilisten zullen andere vervoermiddelen en manieren van reizen moeten kiezen. Is er voldoende capaciteit in het openbaar vervoer, op de fietspaden en de transferia om dit op te vangen? Hoe dient de bevoorrading van winkels, horeca en bedrijven in de binnenstad plaats te vinden als er minder verkeer mogelijk is?

Antwoord: Van deze 40% zal een gedeelte een andere vervoerswijze kiezen. Op basis van onze analyses zien we nu geen knelpunten bij het OV en P&R ontstaan als gevolg van de herinrichting Hofplein. Zie ook de toelichting op vraag 21 en 22.

De capaciteit op fietspaden is op een aantal locaties in de (binnen)stad op drukke momenten een punt van aandacht. Waar dit ruimtelijk gezien mogelijk is werken we aan het verbreden en aanbrengen van fietspaden en fiets(suggestie)stroken en aan het verbeteren van de doorstroming en opstelruimte bij verkeerslichten.

Bevoorrading van winkels, horeca en bedrijven in de binnenstad kan op dezelfde wijze gebeuren als voor de herinrichting van Hofplein. Een groot deel van de bevoorrading gebeurt nu doorgaans al buiten de spitsmomenten. Het Hofplein zal hier geen knelpunt in veroorzaken.

27. Hoe lang duurt het nu om met de auto 3 kwart rond te gaan op het Hofplein bijvoorbeeld van Pompenburg naar de Coolsingel? En hoe lang gaat het duren om straks op het nieuwe Hofplein met de auto 3 kwart rond te gaan?



Antwoord: De nieuwe inrichting van het Hofplein is met een simulatiemodel geanalyseerd en vergeleken met de huidige situatie. Daarbij zijn drie simulatieperioden geanalyseerd: de dalperiode, de avondspits en een zaterdagmiddagperiode. De resultaten op gebied van doorstroming worden weergegeven voor alle soorten gebruikers en autorijrichtingen op het gehele plein en uitgedrukt in verliesuren (VVU). Hoe meer gebruikers op elkaar moeten wachten, hoe groter het verlies.

Hieruit blijkt dat de verliestijden in de nieuwe situatie in zijn geheel afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Voor tramverkeer, fietsers en voetgangers verbetert de doorstroming op elk onderzocht moment. Voor autoverkeer geldt over het algemeen dat in de dalperiode de verliestijden ook afnemen. Op zaterdagmiddag blijven de verliestijden ongeveer gelijk. In de avondspits is er een toename van verliestijd voor autoverkeer. De hoeveelheid autoverkeer, die een toename ervaart is gemiddeld genomen relatief klein: ca. 10% van al het autoverkeer is avondspitsverkeer.

28. Kunnen we meer inzicht krijgen in de specifieke plannen om de verkeersstroom zo soepel mogelijk te laten verlopen tijdens de herinrichtingsfase? Waar gaat het huidige verkeer heen gedurende de bouw en ontwikkeling van het nieuwe Hofplein? In de rest van de stad zijn ook werkzaamheden, dienen deze afgerond te zijn voordat de werkzaamheden aan het Hofplein starten om te voorkomen dat de stad vastloopt? En hoe zit het met de toegankelijkheid van het gebied tijdens de ontwikkeling van het Hofplein?

Antwoord: We voorzien dat de werkzaamheden op hoofdlijnen vergelijkbare verkeerseffecten hebben als de eindsituatie. Zie ook het antwoord op vraag 25.

In de planning van het Hofplein is rekening gehouden met de afhankelijkheid van de spoorwerkzaamheden binnen het project Roseknoop. Die werkzaamheden dienen te zijn afgerond, alvorens de uitvoering van het Hofplein start.

Aanvullende verkeersmaatregelen voor de werkzaamheden en werkfasering worden in de volgende projectfase uitgewerkt. Deze worden beoordeeld en afgestemd in het SOB (stedelijk overleg bereikbaarheid) en GOB (gebiedsoverleg bereikbaarheid). Hier wordt het samenvallen met andere werkzaamheden en bouwactiviteiten gecoördineerd.

29. Wat zijn de economische kosten voor de bedrijven, omdat ze bijvoorbeeld minder goed bereikbaar zijn tijdens de ontwikkeling van het nieuwe Hofplein?

Antwoord: Gedurende de gefaseerde uitvoeringsperiode zal er sprake zijn van overlast en mogelijk extra kosten. Door tijdelijke en aanvullende maatregelen wordt dit zo veel als mogelijk voorkomen. Indien er sprake is van aantoonbare omzetverliezen kan er een beroep op de nadeelcompensatieregeling worden gedaan.

30. Wat is de economische impact van het nieuwe Hofplein?

Antwoord: In de verkenning naar de economische impact van het nieuwe Hofplein, die is gedaan door de Rebel Group, is de verwachting dat door de herinrichting van het Hofplein meer mensen naar de binnenstad komen dan zonder herinrichting. Meer fietsers, meer voetgangers en meer OV-gebruikers, maar minder doorgaand autoverkeer. Die nieuwe bezoekers hebben gemiddeld ook meer te besteden, waardoor er voor winkels en horeca mogelijkheden ontstaan om hun omzet te laten groeien. De herinrichting van het Hofplein maakt het gebied er omheen aantrekkelijker om te wonen en te werken.

31. De binnenstad is essentieel voor de Rotterdamse economie en biedt veel werkgelegenheid. Hoe zijn en worden de ondernemers in de binnenstad betrokken bij de herinrichting van het Hofplein?

Antwoord: Zowel tijdens de fase van het Programma van Eisen en Schetsontwerp Hofplein, als tijdens de fase van het Voorlopig ontwerp, zijn er 'Fonteingesprekken'



georganiseerd met bewoners en ondernemers uit de binnenstad. Hierin zijn de uitgangspunten en verschillende aspecten van project Hofplein uitgebreid toegelicht en werden de deelnemers uitgenodigd om input te leveren. Ook zijn er verdiepingssessies georganiseerd met de Vereniging RCD en de ondernemersvereniging Rotterdam Centrum (RC, voorheen UDS). Tijdens deze sessies is met name dieper ingegaan op de verkeersmodellen en de economische impact van project Hofplein op de binnenstad. Dit heeft onder meer geleid tot een gezamenlijke uitvraag aan de Rebel Group om de economische effecten van het nieuwe Hofplein te verkennen.

Hoewel de uitvraag en begeleiding van deze verkenning gezamenlijk met RCD en RC is opgepakt, hebben beide organisaties de - overwegend positieve - resultaten van deze verkenning niet onderschreven. RCD en RC hebben gevraagd om een diepgravender vervolgonderzoek m.b.t. de effecten van de nieuwe bezoekersgroepen op en rond het Hofplein op bestedingsgedrag in de binnenstad. Voor het zomerreces zijn afspraken gemaakt met vertegenwoordigers van de Vereniging RCD en RC over het verder voortzetten van deze sessies in de komende tijd, gericht op de voorbereiding van de uitvoering en de uitvoeringsfase van project Hofplein.

Verkeersveiligheid

32. Er zijn geen stoplichten op het nieuwe Hofplein. Hoeveel soortgelijke pleinen kent Nederland en wat zijn de ervaringen met de verkeersveiligheid daar?

Antwoord: Het Hofplein is een uniek stadsplein. Er zijn geen exact overeenkomende verkeerssituaties. Wel zijn er diverse landelijke referenties waar trams een verkeersplein, rotonde of stadsplein doorsnijden zoals de Burgemeester Roellstraat/Slotermeerlaan in Amsterdam of de Apeldoornselaan/Dierenselaan in Den Haag. In Rotterdam zijn referenties onder andere de Beijerlandse laan/Slaghekstraat, Groeninx van Zoelenlaan/Reyndijk, Pretoria laan/Putselaan en het Stationsplein-Kruisplein. Deze voorbeelden staan niet bekend als onveilige verkeerssituaties.

33. Wat is het effect op de verkeersveiligheid van het weghalen van de stoplichten? Hoeveel ongelukken vinden er op dit moment jaarlijks plaats op het Hofplein? En wat zijn de verwachtingen over het aantal ongelukken op het nieuwe Hofplein?

Antwoord: Het nieuwe Hofplein wordt een hele andere situatie met bovendien een lagere maximumsnelheid (30 km/h). De mate van verkeersveiligheid is afhankelijk van meer factoren dan alleen de fysieke inrichting. Dit maakt voorspellingen doen op voorhand lastig. Wel zijn diverse landelijke inrichtingselementen en richtlijnen toegepast die een kruisingen veiliger moeten maken. Het Verkeersveiligheidsplan, dat met de raadsinformatiebrief over het DO Hofplein is meegestuurd, gaat hier verder op in.

De meest recente, geregistreerde ongevallencijfers (t/m 2022) laten over een periode van vijf jaar het volgende beeld op het Hofplein zien:

- 2018: 14 ongevallen, 3 met letsel
- 2019: 19 ongevallen, 2 met letsel
- 2020: 7 ongevallen, 0 met letsel
- 2021: 8 ongevallen, 2 met letsel
- 2022: 13 ongevallen, 1 met letsel

Overig

34. Hofplein gaat een prominente plek worden. Hoe gaat voorkomen worden dat het een hangplek voor jongeren, plek voor drugsdealers, een slaapplek voor daklozen of een hotspot voor verkeersasos gaat worden?



Antwoord: Het Hofplein wordt ingericht als aantrekkelijke verblijfsplek met veel oog voor sociale veiligheid. Dit betekent dat er een overzichtelijk plein gemaakt wordt zonder plekken om te verstopten b.v. achter hoge dichte bosschages. Ook verwachten wij dat juist de prominente ligging en het intensieve gebruik door voetgangers en fietsers voor veel sociale controle zorgt.

Verder richt de toekomstige extra inzet van Toezicht en Handhaving voor het Hofplein zich op een plein dat in de veiligheidsbeleving van bezoekers en gebruikers veilig is. Toezicht en Handhaving is daarom een aantal keer per dag aanwezig voor surveillance en handhaving waarbij ze o.a. inzetten op het voorkomen van (overlastgevende) aanwezige dak- en thuislozen, wildplassen, alcohol gebruik en de handhaving daarop.

CDA

35. Alvorens specifiek in te gaan op het Hofplein, zou ik graag willen weten of de beperking van het verkeer op het Maastunnel traject door te versmallen van twee rijbanen naar één rijbaan aan de beoogde doelen heeft voldaan:

- a. Is het aantal auto's per dag verminderd over het Maastunneltraject? Zijn automobilisten sluiproutes gaan gebruiken of zijn de files toegenomen in het Maastunneltraject?
- b. Is de uitstoot van verkeer (CO₂, NO_x en andere emissies) inderdaad gedaald of is er een toename geweest door toenemende files.

De relevantie van deze vraag is of de beperking van het autoverkeer door deze versmalling zijn doel heeft bereikt.

Antwoord: In de eerder in de raad behandelde Eindevaluatie Aanpak Maastunnelcorridor (21bb14223 Bijlage 1 behorende bij 21bb14222) staan de doelen en effecten van de versmalling beschreven.

36. Ten aanzien van het Hofplein lopen de verkeersvoorspellingen ver uiteen. In de brief van Rotterdam Centrum over flankerende maatregelen Hofplein (23bb005313) dia 12 "Effect op verkeersstromen in de stad 2025", wordt aangegeven dat het verkeer op de Schiekade zal afnemen van 25.200 naar 20.500 auto's op het Pompenburg van 19.700 naar 10.200 auto's, op het Weena van 21.100 naar 12.600 auto's en op de Coolsingel van 10.500 naar 4.900 auto's. Op de dia 11 (ervoor) staat rechtsonder ook een prognose van Autonome Ontwikkeling Verplaatsingen in het Centrum. In dit tweede overzicht ontwikkelt het autoverkeer zich in een bandbreedte tussen een afname met maximaal 10% en een toename met enkele procenten tot 2030. Deze twee prognoses lopen zozeer uit elkaar dat de vraag is of de prognose in dia 12 met een afname van het verkeer met ongeveer 40% wel realistisch is. Hoe realistisch is deze prognose?

Antwoord: Het autoverkeer op Hofplein neemt af met circa 40%, omdat er minder autocapaciteit op het Hofplein is als gevolg van de herinrichting. Een deel van dit verkeer kiest een andere vervoerwijze, het overige deel verschuift naar andere routes. Zie ook de toelichting op vraag 25. Op binnenstadsniveau is het effect van Hofplein enkele procenten en past het binnen de bandbreedte voor de veranderingen van verplaatsingen binnen het centrum.

37. Als de prognose niet correct blijkt te zijn zullen er substantiële files gaan ontstaan rond het nieuwe Hofplein. Wat is de verwachte reductie in emissies als de prognose in dia 12 wel gehaald wordt en wat zijn de verwachte emissie ingeval de prognose in dia 11 correct blijkt te zijn en er het aantal files rond het nieuwe Hofplein substantieel toeneemt.



Antwoord: Er is geen onderzoek gedaan naar de reductie van emissies als gevolg van de herinrichting van Hofplein.

38. Het nieuwe station Rotterdam Centraal is opgezet om met internationale treinverbindingen als Thalys en Eurostar Rotterdam als vestigingsstad voor het bedrijfsleven aantrekkelijker te maken. De bereikbaarheid van de binnenstad en het station is daarom van groot belang. Denkt u dat deze beperking van het verkeer van en naar het station de aantrekkingskracht van Rotterdam als vestigingsstad zal bevorderen?

Antwoord: Er is een beperkt aantal reizigers dat de auto als voor- en na transport naar de trein komt. Dit blijft mogelijk.

39. Tenslotte de nieuwe in-en uitgang van de parkeergarage onder het Schouwburgplein in de tunnel onder het Weena voor het Centraal Station. Deze in- en uitrit is goed om het autoverkeer rond het Schouwburgplein te beperken. Maar wordt de in- en uitrit niet onaantrekkelijk gemaakt door de beperking van de verkeersstromen op het Hofplein?

Antwoord: In de simulaties is rekening gehouden met deze verkeersstroom. Op het kruispunt Weena – Karel Doormanstraat/Delftsepoort heeft autoverkeer de mogelijkheid om de binnenstad via de westzijde (Henegouwerlaan) te verlaten. In het DO Hofplein worden de volgende maatregelen meegenomen: vanuit de tunnel is de linksafstrook verlengd en vanuit de Karel Doormanstraat en Delftsepoort wordt autoverkeer gewezen op de snelste route stad uit. Vanuit de tunnel wordt de linksafstrook bij de uitvoering van het DO Hofplein verlengd. Deze maatregelen zijn onderdeel van het DO Hofplein.

Met vriendelijke groet,

Mr. Drs. V.P.G. Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit